

Sección del Proyecto Merced a Fresno: Bifurcación en Y en el Valle Central



DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA SECCIÓN DEL PROYECTO

La bifurcación en Y en el Valle Central sirve como infraestructura del sistema ferroviario de alta velocidad que conecta el área de la Bahía de San Francisco al sur de California. La Sección del Proyecto Merced a Fresno, donde se encuentra la bifurcación en Y en el Valle Central, generalmente es paralela a la Carretera Estatal 99 a través del tramo norte del Valle de San Joaquín desde la ciudad de Merced a la ciudad de Fresno. La bifurcación en Y en el Valle Central se encuentra cerca de la ciudad de Chowchilla y servirá de unión para el sistema ferroviario de alta velocidad que conecta San José con Fresno, San José con Merced, y Merced con Fresno. Estas conexiones permiten a los viajeros llegar a destinos en la dirección de San Francisco, Sacramento y Los Ángeles.

La Junta de la Autoridad del Sistema Ferroviario de Alta Velocidad de California (Autoridad) certificó el Informe Final de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS Final) para la Sección del Proyecto Merced a Fresno en mayo de 2012. La Administración Federal del Ferrocarril (FRA) publicó el Registro de Decisión en septiembre de 2012. En ese momento, la Junta determinó que las alternativas para la bifurcación en Y en el Valle Central deberían desarrollarse y evaluarse en un posterior análisis ambiental. Desde 2012, la Autoridad ha trabajado con los organismos interesados y las agencias en el Valle Central para identificar una amplia gama de alternativas de alineación para la bifurcación en Y en el Valle Central. La Autoridad consideró las opiniones de los organismos interesados y las agencias reguladoras y las utilizó para preparar la Sección del Proyecto Merced a Fresno: Informe de Análisis de Alternativas Suplementarias para las Alternativas de la bifurcación en Y en el Valle Central en abril de 2013. Este análisis de alternativas incluía una evaluación de catorce alternativas, que se redujeron a cuatro alternativas. Después de nuevas consultas con las agencias reguladoras, el personal de la Autoridad refinó estas alternativas y recomendó en agosto de 2014, que tres de las cuatro estuvieran sujetas a una evaluación más minuciosa en un EIR/EIS Suplementario.

ASPECTOS DESTACADOS DE LA SECCIÓN DEL PROYECTO

- Enlaza Silicon Valley con el Valle Central con vías de ferrocarril de alta velocidad en un corredor con grado separado y protegido.
- Ofrece conexiones desde San José a Fresno, San José a Merced y Merced a Fresno.

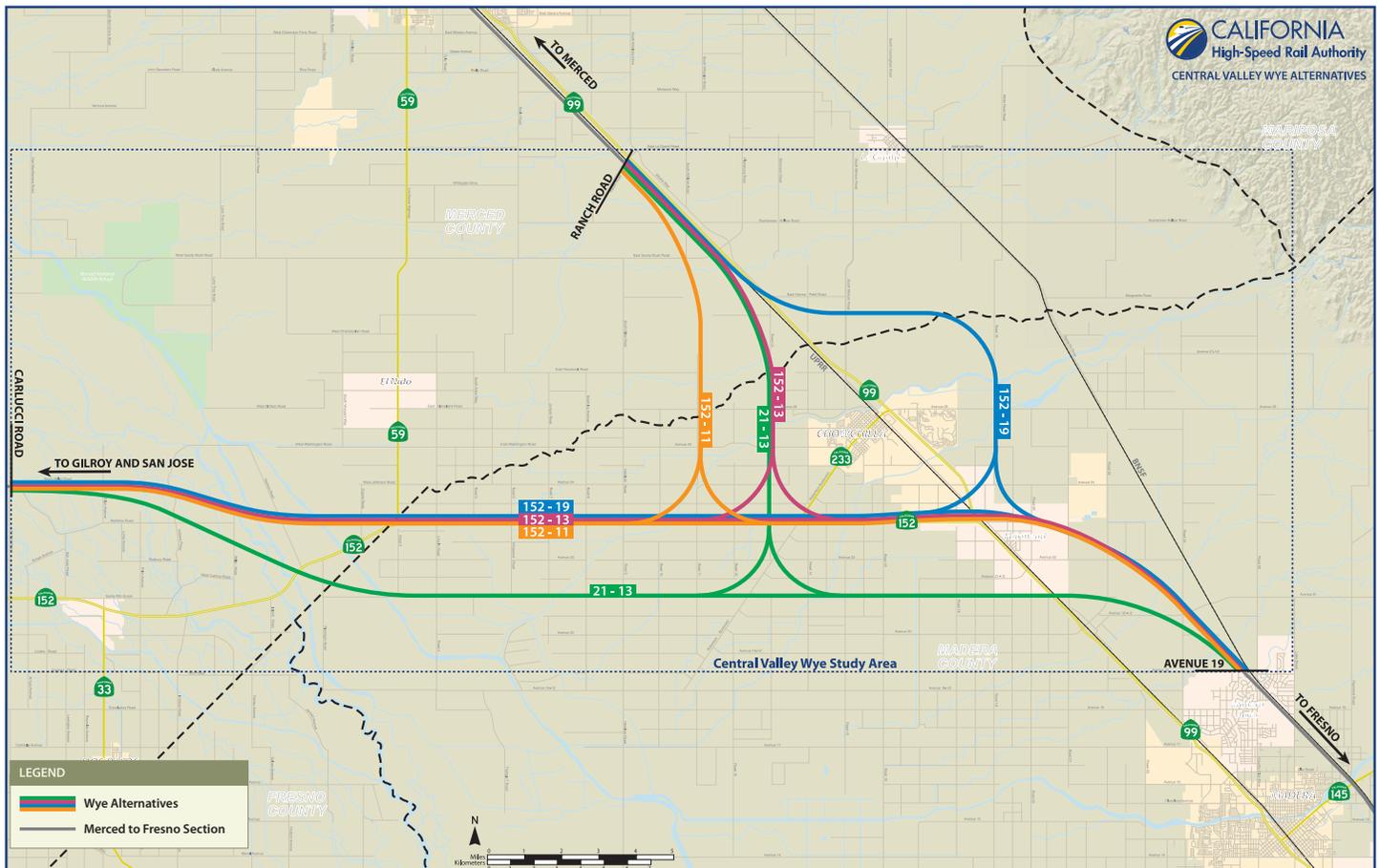
ESTADO ACTUAL DE LA BIFURCACIÓN EN Y EN EL VALLE CENTRAL

El personal de la Autoridad ha continuado participando con los organismos interesados y las agencias reguladoras como parte del proceso ambiental, y mediante este proceso una alternativa que anteriormente estaba apartada ha tomado importancia por tener posibles beneficios ambientales que merecen mayor consideración. En junio de 2016, el Consejo de Administración aprobó el adelanto de alternativas adicionales de alineación para continuar el proceso de revisión ambiental.

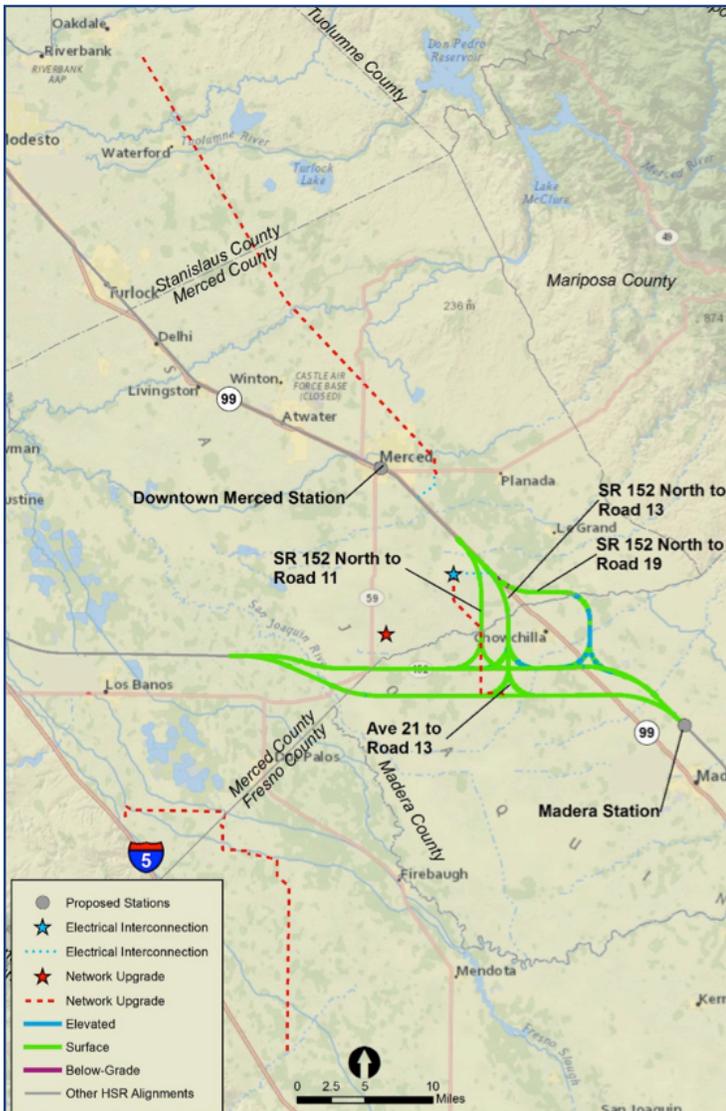
Las cuatro alternativas recomendadas para ser estudiadas y evaluadas en la Sección del Proyecto Merced a Fresno:
EIR/EIS Suplementario de la bifurcación en Y en el Valle Central son:

- **Alternativa de la bifurcación en Y de SR 152 (Norte) hacia la Carretera 13**
- **Alternativa de la bifurcación en Y de SR 152 (Norte) hacia la Carretera 19**
- **Alternativa de la bifurcación en Y de la Avenida 21 hacia la Carretera 13**
- **Alternativa de la bifurcación en Y de SR 152 (Norte) hacia la Carretera 11**

ALTERNATIVAS RECOMENDADAS PARA SER ESTUDIADAS EN LA SECCIÓN DEL PROYECTO MERCED A FRESNO: EIR/EIS SUPLEMENTARIO DE LA BIFURCACIÓN EN Y EN EL VALLE CENTRAL



LA SECCIÓN DEL PROYECTO MERCED A FRESNO: ÁREA DE ESTUDIO DEL EIR/EIS SUPLEMENTARIO DE LA BIFURCACIÓN EN Y EN EL VALLE CENTRAL (INCLUYENDO INSTALACIONES DE INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA Y ACTUALIZACIONES DE RED)



El EIR/EIS Suplementario evaluará también las instalaciones de interconexión eléctrica (es decir, subestación de potencia de tracción, estaciones de conmutación y estaciones paralelas) y actualizaciones de red que conectarían la bifurcación en Y en el Valle Central a la red eléctrica estatal e instalaciones propiedad de Pacific Gas & Electric (PG&E).

CALENDARIO DE ACTIVIDADES

2009	Reuniones informativas celebradas en San José, Gilroy y Merced (NOI/NOP)	PARTICIPACIÓN PÚBLICA
2010-2015	Análisis de alternativas preliminares Análisis de alternativas suplementarias Actualización del proyecto y compromiso de los organismos interesados	
2016	Desarrollo continuo de alternativas Adición de nueva alternativa en respuesta a las contribuciones de la comunidad y las agencias reguladoras	
2017	Identificación de una alternativa preferida preliminar Proyecto de documento ambiental Audiencia pública Documento final de medioambiente	

EL FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD CONECTARÁ MEJOR EL ESTADO Y MEJORARÁ NUESTRAS REGIONES DE LAS SIGUIENTES MANERAS:



Incrementar la movilidad

Mejorar la movilidad ante el crecimiento - con la población del estado que se estima que alcanzará los 50 millones en 2050.



Alternativa necesaria

Proporcionar una manera más conveniente y productiva de viajar y nuevas oportunidades para colaborar en las empresas.



Mejora de la calidad del aire

Mejorar la calidad del aire – desplazando a las personas de los automóviles y aviones a trenes limpios.



Crecimiento del empleo

Estimular el crecimiento del empleo en todo el estado – ahora con la construcción y a largo plazo con el mantenimiento y las operaciones.

ACERCA DE LA AUTORIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD

La Autoridad del Sistema Ferroviario de Alta Velocidad de California es responsable de planificar, diseñar, construir y operar el primer sistema ferroviario de alta velocidad en la nación. El ferrocarril de alta velocidad de California conectará las megaregiones del estado, contribuirá al desarrollo económico y a un medioambiente más limpio, creará puestos de trabajo y preservará las tierras agrícolas y protegidas. En 2029, el sistema funcionará desde San Francisco hasta la cuenca de Los Ángeles en menos de tres horas a velocidades de más de 200 millas por hora. El sistema se extenderá eventualmente a Sacramento y San Diego, con un total de 800 millas con hasta 24 estaciones. Además, la Autoridad está trabajando con asociados regionales para implementar un plan de modernización ferroviaria estatal que va a invertir miles de millones de dólares en líneas de ferrocarril regionales y locales para satisfacer las necesidades de transporte del estado en el siglo XXI.



@cahsra



facebook.com/
CaliforniaHighSpeedRail



@cahsra



youtube.com/
CAHighSpeedRail